الفصل التاسع

وحدة عالم البحر المتوسط
في « اواسط » العصور الوسطى

يجد القارىء العربي تطابقاً كبيراً ملفتاً للنظر بين الحياة في مدينة روما في العصور الوسطى وبين حياة مدن البحر المتوسط الاسلامية التي نعرفها والتي احتفظت بطابع هذه العصور في كتابDaily Life in Rome لمؤلفه جيروم كاركوبينو Jérome Carcopino ولقد أعطانا كاركوبينو صورة لروما الملكية ، عاصمة العالم الوثني ، قبل أن تصل الحضارة الاسلامية الى أوجها بحوالي ٩٠٠ عام ، ومع ذلك كان هنالك كثير من التشابه بين الاثنتين .

ولقد أبرز استمرار تراث البحر المتوسط بروزاً كاملاً في الدراسات الحالية التي اجراها البروفيسور كلود كاهن Professor Claude Cahen عن نشأة وقيام المدن الاسلامية والمدن الغربية . وكان قد شاع حتى ذلك الوقت ، الاعتقاد بأن المدن الاوروبية كانت كيفما كان امتداداً للمدنية اليونانية - الرومانية ، في الوقت الذي لم توجد فيه في الاسلام المدنية المكتملة ذاتياً والمنظمة اجتماعياً . على العموم ، فلقد كان الادعاء الاخير صحيحاً ، ولكن في الغرب أيضاً ، كان هنالك قليل من المدن الدولية في اواخر العصر الروماني ، بينما نجد في صدر الاسلام أنظمة متعددة تتمتع بالحكم الذاتي ، مثل جماعة « الاحداث » التي كانت أشبه بميليشيا محلية ، وكانت جماعة نشطة ومعترفاً بها من قبل السلطات[1] . ولقد جاء الاختلاف النهائي بين

---

(١) أنظر ،

Claude Cahen, «Mouvements Populaires et autonomisme urbain dans l'Asie musulmane du Moyen Age», Arabica, Revue d'Etudes Arabes, tomes vet VI, 1958 - 1959. Tome Vi P. 260

يقتبس ما أشارت اليه وثائق الجنيزة من انه حوالي عام ١٠٥٠م . كان الاحداث يشكلون تنظيماً واضحاً حتى في المدن الصغيرة مثل مدينة القدس .

الشرق والغرب خلال القرن الثاني عشر ، حين كانت تعمل في اوروبا عوامل تاريخية محددة وحين أصبحت القوة الفعلية في معظم الولايات الاسلامية في أيدي الجند الارقاء المتبربرين .

على أي حال ، فان وحدة عالم البحر المتوسط كانت حقيقة قائمة خلال « أواسط » **العصور** الوسطى ، وحوالي عام ١٠٥٠ . وكان هذا الامر ملاحظاً ، في الوقت الذي كانت فيه شطآن البحر المتوسط الاوروبية ، بما في ذلك اسبانيا ، والجوانب الافريقية والاسيوية ، كانت قد تفتت الى وحدات سياسية كثيرة منفصلة ، وفي حالة حرب دائمة بينها وبين بعضها . على انه ، برغم الحدود الكثيرة والحروب المتكررة ، انتقل الاهالي والبضائع ، وكذلك انتقلت الكتب والافكار بحرية من طرف البحر المتوسط الى الطرف الاخر . وفيما يخص الجانب الاسلامي ، نستطيع أن نستدل على هذه الحقيقة من المصادر الادبية ، مثل طبقات العلماء ، أو ، على الخصوص من بعض كتب الرحلة الرائعة التي كُتبت في حدود ذلك الوقت . كذلك كانت الشواهد الوثائقية التي اسُتخلصت من خطابات وحجج جنيزة القاهرة ذات تأثير بالغ . ففي هذه الخطابات والحجج وجدنا تسجيلات للحياة كما كانت عليه حقيقة ، وخاصة بالنسبة لطبقات المجتمع المتوسطة والدنيا ، التي لم تتحدث عنها الكتب والمصادر[١] .

ومن المحقق ، ان كتاب الخطابات والحجج التي وُجدت في جنيزة القاهرة كان معظمهم من اليهود . على أن ما لا يقل نسبة عن ثمانين في المائة من هذه الوثائق المحفوظة لم يُكتب بالعبرية ، ولكن كُتب بالعربية ، لغة حضارة ذلك الوقت ، ولقد ذكر المسلمون والمسيحيون كثيراً في هذه الوثائق ، الامر الذي لا يُعطي انطباعاً بأن اليهود في ذلك الوقت كانوا يتصرفون مثلهم مثل سائر المجتمعات الاخرى . على أية حال ، فإن القدر الهائل من حرية الحركة الذي تمتع به الشعب الذي عكست لنا صورته جنيزة القاهرة كان من المستحيل أن يتحقق ما لم يكن لهذا الشعب وضع قانوني وما لم يسمح بذلك مناخ السياسة العامة في الولايات المعنية . وإن صحت آلاف قطع الاوراق المحفوظة في الجنيزة وكذلك خطابات الاعمال والخطابات العائلية الكاملة تأتي كأول شهادة عن حرية الحركة هذه وأكثرها بلاغة . ونجد في

---

(١) أنظر ، الفصل ١٤ .

هذه الوثائق أشخاصاً يشيرون الى سفرهم الى بالرمو ، أو جنوه ، أو مرسيليا ، أو الى أي مكان في اسبانيا ، وشمال افريقية ، ومصر ، أو الساحل السوري ، أوحتى الى اماكن يونانية بيزنطية ، مثل سالونيك أوThebes ؛ أو يكتبون خطابات بالعربية من سلوقية في آسيا الصغرى الى القاهرة مشيرين الى رحلتهم عبر يافا ورودس والقسطنطنية ، دون الاشارة اطلاقاً الى أية صعوبات تعترضهم بسبب أية قيود سياسية . ويستطيع التجار أن يتحركوا بكل حرية كل صيف بين مصر الفاطمية الشيعية ودولة بخازيرى السنية في تونس حتى في الوقت الذي كان فيه الخلاف قائماً بين الدولتين ، أو يسافرون على الطريق المباشر بين الاسكندرية وصقلية أو ألمرية في اسبانيا . ومن المحقق ، أن كل شخص كان لا بد وأن يحمل « براءة » ولم تكن هذه البراءة جواز سفر ، ولكنها كانت شهادة تثبت بأنه دفع ما عليه من ضرائب . وبدون هذه البراءة ، لا يستطيع المرء أن يسافر على الاطلاق ، حتى داخل مصر . وإنا نقرأ كثيراً في أوراق الجنيزة أن أشخاصاً حملوا هذه الشهادات أو نسوها في بيوتهم[٢] . أو نسمع عن أشخاص يستقلون صندلاً في نهر النيل ، أثناء سفرهم من قرية الى أخرى دون حمل وصول الجعلية . ونقرأ انه حين تخلف الشاعر الاسباني اليهودي جوده ليبقى لمدة في القاهرة وهو في طريقه للحج الى الاراضي المقدسة ، قام صديقه ووكيله في الاسكندرية بعمل ترتيبات مع السلطات من أجل الحصول على شهادة براءة له . ولقد عرفنا ذلك من خطاب على قدر عظيم من الاهمية مُعنون له من الاسكندرية ، في الوقت الذي ، جُمعت فيه أشعاره وُدونت . على أن تدابير الاحتياط التي أخذت بها السلطات الحكومية لا يُمكن أن تُسمى بنقص لحرية الحركة . انا فقط في الاوقات المتأخرة ، تحت حكم صلاح الدين ، نجد في خطاب مُرسل من الاسكندرية الى عدن ، رجلاً يُعبر عن خشيته من ألا يسمح له ناظر الميناء بالسفر لشكه فيه بسبب وصوله على مركب فرنجي . ومما هو معروف ، ان الرحالة المسلم الاندلسي الشهير ابن جبير ، سافر حوالي عام ١١٨٣ من عكا الى صقلية ومن صقلية الى الاندلس على سفن مسيحية ، ووُجد في الجنيزة أنه من العادي تماماً أن يسافر يهود الاقطار الاسلامية على مراكب يمتلكها مواطنون من بلاد غير اسلامية مثل النورمانديين ، والبيزنطيين ، والجنويين أو البيزيين . وكتب رجل من

(٢) كتب تاجر بعد وصوله الى القاهرة من الاسكندرية « ارجوك ان تبحث في جيب ردائي العنابي فانك سوف تجد براءتي هناك . وأرجوك ان ترسلها في الحال ، لاني تعهدت باحضارها فورا »

الاندلس الى زوجته في القاهرة يقول : « اني أعتزم المجيء على الجيتاني ، وهي سفينة يمتلكها تاجر من جيتا «Gaeta (في أيطاليا) ، تماماً كما نقول اليوم : « في هذا الصيف ، سوف أسافر على سفينة هولندية » .

وعملياً ، فلقد كانت حرية الحركة قد سادها الاضطراب بسبب القرصنة والقتال ، وهنالك إشارات كثيرة الى الامرين في أوراق الجنيزة . وإن اكثر الامور اثارة للدهشة هي ملاحظات الاهالي العرضية عن السفر إلى أقطار بعيدة وإلى رحلات طويلة . ومن الامثلة القليلة على ذلك : أولاً ، مذكرة عجولة ، أرسلها تاجر من الاسكندرية الى القاهرة كتبها بعد ظهر يوم الجمعة ، عشية يوم السبت ، يُصرح فيها بقوله : « لقد انتهيت تواً من أخذ حمّامي » ـ ويعني بذلك ، طبعاً ، انه لا شيء يمكن عمله في مثل هذا الوقت . وماذا نقرأ أيضاً في هذه المذكرة ؟ نقرأ قوله : « لقد وصلت تواً من المرية باسبانيا . لقد أرسل لي شريكك من فاس، بالمغرب ، ترباساً ذهباً ـ بكل تأكيد من السودان ـ لاشترى به ذهباً لك . واني أعتقد بأن هذه الفكرة ليست طيبة ، واني « مرسل » لك الذهب كما هو . ومن ناحية أخرى ، فإن صديقاً لشريكك هناك سلمني كذا وكذا كمية من العنبر[1] ؛ أرسلها مع حامله واطلب منك أن ترسل لي خمسة قوارير مسك تعادل ثمن العنبر أرجو أن تبيع العنبر مع وصول هذا الخطاب واشترى المسك ، لاني أريد إرساله في الحال » .

أو تقرأ من خطاب توصية كتبه سليمان بن جوده ، الجاءون ، ورئيس أكاديمية اليهود في القدس حتى وفاته سنة ١٠٥١ : « حامل هذا الخطاب يهودي من خراسان ، أوصاني به كثيراً أصدقائي في اشبيلية ، وهو الآن سائر : الى القاهرة ، أرجو أن توليه اهتمامك » . ونحن لا نعرف كيف جاء هذا اليهودي من شمالي ايران الى اسبانيا . ويبدو أنه عاد الى القدس على الطريق الشمالي ، طريق صقلية وطبرية أو عكا . وكان الجاءون ، بحكم كونه الزعيم الروحي لليهود الغربيين ، ووفقاً لنظام الحج الى القدس ، يقيم اتصالات شخصية مع أهالي عموم عالم البحر المتوسط . ومع ذلك ، فإن الطريق القصير المنظم الذي سافر فيه الخراساني المذكور هنا بكثرة يبين مدى الذي أصبح عليه العالم في ذلك الوقت .

---

(١) العنبر هو مادة كالشمع ، يفرزها الحيتان . وكانت هذه المادة ولا زالت تستخدم في تصنيع العطور . والعنبر المشار اليه هو من النوع الاصغر القادم من المحيط الاطلنطي ، انظر ايضاً ص ٣٣٩ .

ويعد التزاوج المستمر بين أشخاص من أقطار مختلفة إيضاحاً آخر ومؤثراً لوحدة عالم البحر المتوسط في « منتصف » العصور الوسطى . ولدينا مواد كثيرة تتصل بهذا الخصوص في الجنيزة . ولم يقتصر عقد مثل هذه الصلات على العائلات التجارية ، وعلى العلماء ، وعلى التزاوج العادي (مثلا ، في اسبانيا ، وتونس ، ومصر) ولكن أيضاً عقد العبيد الذين يؤدون أعمال أسيادهم مثل هذه الصلات في أقطار مختلفة . وبدا أن هنالك بعض التنظيمات في هذا الموضوع ، ونجد في وثيقة من طبرية على الساحل اللبناني ، فتاة تعطي توكيلاً شرعياً لاحد السادة ليختار لها زوجاً في القاهرة وليعقد معه عقد الزواج باسمها . ولم يكن هذا الامر محصوراً في الاقطار الاسلامية . ولدينا خطاب ، مكتوب بعبرية جميلة ، كتبته سيدة من مصر كان اخوتها لا يزالون يعيشون هناك . وتزوجت هذه السيدة في أوروبا وأنجبت طفلة اسمتها زوىZoi وهو اسم يوناني .

وربما كان أهم ما يميز صورة العصر الذي كشفت عنه جنيزة القاهرة حقيقة أن الحدود السياسية لم تتدخل في أمر وحدة وذاتية المجموعات الدينية أو المجموعات الجنسية . ولقد نظمت المجتمعات اليهودية جمع اعانات منتظمة على طول الامبراطورية الفاطمية لصالح أكاديميتين يهوديتين كبيرتين في بغداد عاصمة العباسيين . كذلك بالمثل نظم جمع اعانات منتظمة من المجتمعات اليهودية في بلاد الغرب السنية ، من الاندلس وشمال افريقية ، لاكاديمية بيت المقدس ، التي كانت تحت حكم البيت الشيعي . كذلك أيضاً أرسلت هبات الى بغداد والقدس من الاقطار المسيحية ، منLucca في شمال ايطاليا ، ومن نربونة ومونبلييهMontpellier في فرنسا ، أو مينز في ألمانيا . ولقد رفعت كل هذه الاقطار الى هذه الاكاديميات اسئلة تتصل بموضوعات العقيدة ، والشعائر ، أو الحقوق المدنية ، وحفظت الجنيزة إجابات لا حصر لها على هذه الاسئلة . ولقد تدوولت هذه الاجابات ، التي كانت تحمل طابع وسمات الفتاوى الاسلامية التي كان يُصدرها علماء الدين الاسلامي حتى بين الاقطار البعيدة بشكل مشابه لسلطة قرارات المجلس الاعلى في الولايات المتحدة .

زيادة على ذلك ، ومما لا يبدو مصدقاً ، ان الشواهد الوثائقية تشير إلى أن رئيس مجتمع اليهود في مصر الفاطمية ، الذي قام الخليفة الفاطمي بتعيينه في

منصبه ، قد اختير أساساً على يد المجلس الديني اليهودي الاعلى الذي كان كرسيه في بغداد[1] . كذلك أيضاً فان القضاة اليهود وكبار الموظفين الاخرين ، سواء في مصر أو في مكان ما من تونس او المغرب ، كان يوافق على تعيينهم رؤساء الاكاديميات في القدس أو بغداد وثمة علاقات مماثلة قد قامت بين المجتمعات المسيحية الاخرى وبين دولة الزيريين في تونس ، التي كانت تتمتع بمكانة كبيرة .

كيف يُمكن أن يَفسر كل هذا ؟ لقد كانت عُدة الدولة لا تزال سائبة نسبياً في تلك الايام ، كذلك لم تكن تعقيدات الحياة قد وصلت الى ذروتها في تلك الايام كما هي في وقتنا هذا بالاضافة الى ذلك ، فان هنالك ثلاثة عوامل ايجابية ، متداخلة مع بعضها ، أحدها قانوني ، والآخر اجتماعي - اقتصادي ، والثالث تاريخي ، عملت على حرية حركة ووحدة عالم البحر المتوسط وهي : (أ) تصور أن القانون شخصي وليس اقليمياً ، وأن الفرد يُحاكم وفقاً لقانون جماعته ، أو حتى شيعته ، وليس وفقاً للاقليم الذي ينتمي اليه ؛ (ب) نتائج ثورة القرنين الثامن والتاسع البرجوازية ، التي ظلت سائدة في « منتصف » العصور الوسطى[2] (ظلت الحضارة التجارية قائمة حول البحر المتوسط على يد حماتها التجار البارزين ، وعملت أشغال التجار على حرية الحركة) (ح -) وأخيراً - كما أشرنا في بداية هذا المقال - فإنه كان لكل هذه الاقطار تقاليد عظيمة وقديمة العهد عموماً . وربما تأتي حقيقة أن معظم هذه الدول كانت تشكل جزءاً من كيان الامبراطورية الرومانية في الدرجة الثانية من الاهمية . ويبدأ تراث هذه المنطقة الحضارى بحضارات العراق القديمة وكذلك حضارات ايران - لان كل تلك الاقطار كانت تنتمي الى عالم البحر المتوسط ، ولم تتمزق وحدة البحر المتوسط الا حين اجتاح الغزاة الافكار الاسلامية ، وهم الذين جاء معظمهم من وسط آسيا والقوقاز ، والذين لم تكن لهم أية تقاليد حضارية(❋) .

---

(١) انظر ، ما يلي

(٢) انظر ، الفصل ١١ .

(❋) كذلك بسبب الهجوم الصليبي .

الابحار والبريد براً في حوض البحر المتوسط :

لقد أنجزت وحدة عالم البحر المتوسط خلال « منتصف » العصور الوسطى من خلال حجم الابحار الهائل الذي تم في ذلك « البحر الذي يتوسط العالم وليس به مد » وتحتوي سجلات الجنيزة على مادة غزيرة حول هذا الموضوع . ولقد ورد في هذه السجلات ذكر ما لا يزيد عن ستة عشر نوعاً من السفن وتفاصيل عن ما يزيد على مائة وعشرة سفينة خاصة ، وعلى ستة وثلاثين نوعاً من وسائل نقل البضائع حوالي مائة وخمسين صنفا من السلع التي حملتها السفن المذكورة . كذلك أوضحت سجلات الجنيزة ملكية وادارة السفن ، ومواقيت الابحار ، وأعداد الركاب ، والطرق المسلوكة ، ومدد الرحلات ، وتقريرات عن تحركات السفن ، وعن تخفيف حمولات السفن ، وعن تحطم السفن وجنوحها ، وعن القرصنة في البحر والفدية التي تُدفع للقراصنة ، وموضوعات كثيرة اخرى تتصل بالسفر في البحر . ومن المحقق ، أن الارقام التي اوردناها تشير فقط الى حوض البحر المتوسط . وتُعد مادة الجنيزة الدسمة عن المحيط الهندي ذات خاصية مختلفة عن نظيرتها مادة البحر المتوسط ويجب ان تُدرس دراسة منفصلة .

وفي الصفحات التالية ، سنناقش بعض صور النقل البحري في العصور الوسطى وبعض صور النقل النهري والبري حتى نوضح نوع الاخبار التي جمعناها من سجلات الجنيزة ونوع المشكلات التي وردت فيها .

١ ـ كان الناس يفضلون السفر بحراً عن السفر براً كلما كان في الامكان ذلك ولننقل قضية تؤيد هذا القول : ففي حوالي سنة ١١٤٠ ، أراد يهودي ايطالي ، كان في رحلة عمل في طرابلس بليبيا ، أن يسافر الى قابس في تونس المجاورة . فنصحه أصدقاؤه بأن يُبحر على ظهر سفينة كبيرة ، مبحرة الى صقلية Seville ، واسبانيا ، والتي تقطع الرحلة في حالة تحسن الريح في ثمانية أيام ، دون الرسو في أي شاطىء . ثم يتحول الى سفينة اخرى كبيرة متجهة الى المهدية ، ميناء تونس الرئيسي ، ومن هناك يحاول أن يصل الى البلدة التي يريدها . ولقد كان ذلك الطريق ، بالطبع ، طريقاً غير طبيعي ، لكن الظروف البحرية في ذلك الوقت لم تكن مأمونة أيضاً ، ولذلك سافر الرجل فعلاً في النهاية براً . وعموماً ، قمت بتقدير المعدل بين الاشارات الى السفر بالبر والسفر بالبحر في الجنيزة حيثما وجد

مثل هذا الخيار ، فوجدت أنه كان بنسبة ١ : ٥٠ .

ومن الممكن ان يكون هذا التقرير ذا قيمة بسبب اعتبارين هما :

(أ) وجود أعداد كبيرة متباينة من اوراق الجنيزة جاءت من النصف الثاني للقرن الحادي عشر ، في الوقت الذي تعرضت فيه الطرق البرية للاضطراب بسبب غزو قبائل بني هلال وسليم البدوية لشمال افريقية ، وفي الحقيقة ان اشارات الجنيزة لطرق التداخل البرية تترددكثيراً في النصف الاول من ذلك القرن اكثر من أي فترة لاحقة . ومع ذلك ، حتى في تلك الفترة ، استطيع ان اقرر بان النسبة بين السفر براً وبحراً كانت ١ : ٢٠ .

(ب) معظم كتبة خطابات الجنيزة كانوا يهوداً ، واليهود لا يسافرون أيام السبت وأيام العطلات . ولقد ورد في سجلات الجنيزة ذكر اليهودي الذي يسافر في قافلة ، في طريق تزداد رحلته عن ستة أيام ، فكان اما ان يتخلف عن القافلة في اليوم السابع أو يسبق القافلة حتى يستطيع ان يحتفل بيوم السبت . وكان ذلك بالطبع ، يحتاج الى حماية خاصة وكان كلا الامرين مكلفاً وخطيراً . واذا ما كان المسافر غنياً وذا نفوذ خاص ، كان في إمكانه أنُ يرغم القافلة كلها على التوقف يوم السبت ، وهو أمر أشارت اليه أوراق الجنيزة . ويجب أن نذكر في سياق كلامنا أن هذه الامور ظلت دون تغيير حتى القرن التاسع عشر . ولقد ذكر المستشرق الشهير الاستاذ يهودا A.Yahuda (الذي مات في نيوهافين ، كونكتكس ، سنة ١٩٥١) في مجموعة مقالات أن جده ، اثناء هجرته من بغداد الى القدس سنة ١٨٥٢ ، اشترط على القافلة التي ارتحل معها أن تتوقف عن المسير كل يوم سبت ، الامر الذي كلفه مبلغاً هائلا من المال . وتبعا لهذه الظروف كان اليهود يودعون ودائعهم لشركائهم في أعمالهم من المسلمين أو مع الحجاج المسافرين الى مكة ، وقد نجد في بعض الرسائل اشارات مثل تلك التي وردت في الخطاب التالي : « اذا كانت هنالك قافلة وكان يسافر فيها مسلمون مؤتمنون ، تكرم بارسال البضائع معهم » على أن مثل هذه الملاحظات لم تكن شائعة بكثرة . وكقاعدة ، كان الناس عموماً يفضلون السفر بالبحر بقدر الامكان وحسب الظروف المؤاتية حتى في المسافات القصيرة ، مثل المسافة ما بين عكا ـ الرملة (يافا) بفلسطين ، او طبرية ـ طرابلس ، بلبنان .

وبرغم تغير الظروف كثيراً ، فانه يبدو انه في بعض الاحيان حتى في خلال العام الواحد وان كان هذا الامر ليس موكداً تماماً ـ كانت مشاق السفر في البر اكثر من السفر في البحر وكانت التكلفة زائدة ونقص الحماية والامن اكبر . وربما كانت هنالك أيضاً أسباب اخرى لذلك التناقض بين طريقتي السفر المختلفتين .

٢ ـ وكانت رحلات القوافل البرية والبحرية تعمل متقاربة لفرصة واحد وفي وقت واحد . ففي الشتاء ، حين تتوقف الملاحة البحرية ، كانت تعمل ثلاثة قوافل برية تمر من سجلماسة ، اكبر محطات المغرب التجارية الصحراوية ـ وتصل هذه القوافل الى القيروان ، وطرابلس وبرقة حتى مصر . ونجد في الصيف ، قافلتين تجاريتين بـــريتين تسدان فراغ الرحلات البحرية . وكانت السفن في العادة تقلع في قوافل وتمر في الربيع وتشرع في رحلة العودة في عيد الصليب ، الذي يحتفل به يوم ٢٦ أو ٢٧ سبتمبر . قوافل اخرى كانت تبحر في شهر بؤ ونه القبطي ، الذي يبدأ في السابع من يونيو . وفي حدود ، آخر مايو تقلع القوافل الصيفية ، وكانت تحتاج الى ثلاثة شهور تقطع خلالها المسافة بين مصر وتونس ، حين كانت الاشغال تتم في المحطات المتوسطة بينهما . وفي خطاب ، يشير الى القيروان ورد أن متوسط الموعد المحدد لوصول القافلة يصل الى عشرين يوماً . وكانت هذه المسافات الطويلة تُسمى « مواسم » وهي نفس الكلمة ، التي تدل في المحيط الهندي على الرياح الموسمية ، ودخلت الى اللغة الانجليزية بالمعنى الاخير نفسه وتحتاج هذه المواسم وعلاقتها بالسفر في البحر الى المزيد من التوصيف .

٣ ـ وهنالك تتمة أخرى ذات اهمية كبرى تتصل بالسفر بحراً ، وهي مسألة تنظيم البريد البري الخاص ، الامر الذي اُهمل خبره تماماً في مصادر المؤ رخين والجغرافيين المسلمين . فلقد كان المسافرون والبضائع يتخذون الطريق البحري ، بينما كان البريد يُرسل براً بشكل واسع . ونسمع في المصادر الادبية كثيراً عن البريد ، وعن الخدمات البريدية التي كانت تؤ ديها الحكومات الاسلامية ، مثلما كان يحدث تماما في الصين وفي الامبراطورية والبيزنطية . على أن ، هذه الخدمة البريدية قد خصصت فقط للاستعمال الحكومي ولموظفيها ووظفت أساساً كوسيلة غرضها سيطرة الدولة على اداراتها المحلية . على أننا ، نقرأ في الجنيزة في ما يتعلق بالبريد عن معاملات تجارية ، وعن خدمات بريدية خاصة كانت ذات اهمية

قصوى في معظمها للاهالي . ولقد قام بحمل هذه الرسائل سعاة ، عُرفوا الواحد منهم باسم « فيج » (ركاص) ـ وهي كلمة فارسية ـ مستخدمة في كل شمال افريقية ، واسم « كُتبى » في غرب آسيا . وفي حالة محددة ،كانت هذه الخدمة الخاصة تتبع اختصاص البريد الحكومي ـ ولما توطد نظام البريد كان الامر يحتاج الى محطات كثيرة للراحة ، ترتاح فيها الدواب وتتغير ، ولما وُجدت هذه المحطات كان الشخص المؤتمن على رسالة ما يستمر في حملها من المحطة التي بدأ منها حتى يصل الى نهاية مطافه . وكان السعاة الخصوصيون يفعلون الشيء نفسه . وكان في امكان رجل واحد أن يوصل البريد من القيروان الى القاهرة ، أو حتى من المرية باسبانيا ، عبر كل شمال افريقية الى الاسكندرية . ولم تكن هذه الخدمة البريدية مكلفة على الاطلاق . وكان الخطاب المرسل من المرية الى الاسكندرية يكلف درهماً ونصف . كذلك ارسلت أربعة خطابات الى العنوان نفسه ، وكان الخطاب العاجل الذي يتسلمه صاحبه بنفسه من القدس الى الرملة يكلف نصف درهم . وكان من الثابت عموماً ، الاشارة في الخطابات المرسلة بطريق البر ، الى البضائع والى وكلاء الاعمال الذاهبين في الوقت نفسه بحراً[1] .

٤ ـ في العصور الوسطى ، بسبب حجم السفن الصغير نسبياً ، لم يكن هنالك اختلاف واضح بين المراكب البحرية والمراكب النيلية . وعلى ذلك لم نكن نتعجب حين نجد من حين لاخر في الجنيزة سفناً تأتي من البحر وتواصل طريقها في مياه البلدان الداخلية أو العكس . ومثال ذلك حين نقرأ عن سفن يمتلكها قاضي مسلم غني من طبرية بلبنان ، تذهب عبر دمياط وذراع النيل الشرقي الى الفسطاط ومن هنالك ، عبر الذراع الغربي للنيل والاسكندرية ، الى تونس . ومع ذلك ، فان شواهد الجنيزة الشاملة تثبت ان الركاب والرسائل ، كان كقاعدة عامة ، تبارح السفن البحرية في موانى البحر المتوسط وتواصل طريقها في داخل البلاد بوسائل النقل الاخرى ، خصوصاً في النيل . وربما كان ذلك بسبب التغيرات المستمرة التي تمت في شكل قاع النيل ، الامر الذي ادى الى خطورة الملاحة فيه ـ ونقرأ فعلاً عن تحطم كثير من السفن في النيل ـ وكانت الملاحة في النيل تتطلب مهارة خاصة ، لم تكن عند بحارة البحر المتوسط العاديين . ولقد كانت تسير في النيل انماط خاصة من

---

(١) انظر دائرة المعارف الاسلامية الطبعة الثانية تحت كلمة « فيوج » والمادة العلمية المتعلقة بها .

السفن مثل : « العُشاری » ، وهي سفينة نيلية ، و « الجرم » وهي صندل ؛ والسُمارية ، وهي نوع مستورد من العراق[1] ، ومركب طويل سريع يُعرف باسم « الخيطى » وقد عثرنا على اسمها تحت عنوان « الخيطية » مُشار اليها كثيراً في العراق في صدر الاسلام ، ولكنا لم نجد اشارة عنها بالنسبة لمصر في الفترة التي نحن بصدد بحثها وهي القرنان الحادي عشر والثاني عشر .

٥ ـ أما عن الابحار في أعالي البحار ، فلقد كانت السفن تقلع عادة في قوافل ، تصحبها في أوقات الخطر سفن حربية . ونحن نقرأ بالفعل أن التجار المستعدين للابحار دائماً ما كانوا ينتظرون مرافقة المقاتلين لهم . وكان طبيعياً ، ان يصاحب كل سفينة كبرى مركب صغير ، يمتلكه مالك السفينة نفسه أو احد اقاربه أو أصدقائه . ومن الجلي ، أن السفن الصغرى في ظروف هياج البحر ، كانت لديها فرص بقاء اكثر عن السفن الكبرى ، وخاصة حين تفقد الاخيرة أشرعتها ودفاتها الامر الذي ورد حدوثه . وفي إحدى الحالات ، نقرأ في خطاب بالعبرية أن المركب « الخادمة » كما كانت تُسمى ـ قد قامت بالتقاط الركاب من المركب الرئيسية . والى هنا ، لا نجد في وثائق الجنيزة اشارات الى الحياة العامة للسفن المبحرة ، واني أعتقد ان الكتابة عن هذا الامر لم تكن موجودة في ذلك الوقت .

٦ ـ ومن أنواع السفن الخاصة التي ذكرت في سجلات الجنيزة ومن أكثرها شيوعاً ، السفن الملاحية المُسماة باسم « القُنبَر » . ولم ترد هذه الكلمة من القواميس العربية أو في الادب الاسلامي . على ان ، الامبراطور البيزنطي ، ليون الحكيم (٨٨٦ ـ ٩١٢) ، يقول في كتابه عن فن الحرب أن (القنباريون) مثيلة (القنبر) الاغريقية ، قد جاءت من الشرق ، وأن ابنه الامبراطور قنسطنطين السابع ، وصفها بأنها سفينة كبيرة خاصة . ولقد استخدم البنادقة ايضاً ، هذا النوع من السفن في القرن العاشر ، وأطلقوا عليها قمبارياgombaria . على انه ، في الوقت الذي يشير فيه اليونانيون والايطاليون الى القنبر على أنه الرجل المحارب ، فان الجنيزة ، بدون شك ، بعد قرن من الزمان ـ عرفتها فقط على انها سفينة لنقل البضائع الثقيلة ونقل الركاب .

---

(١) نجد أخبار كثيرة عن هذه السفن في مقال : S.M.Stern
Three Petitions of the Fatimid Period », Oriens 15 (1962), P. 175 - 6.

٧ ـ بالاضافة الى السفن البحرية ، فهنالك سفن يُطلق عليها اسم « الغُراب » وهي تسير بمجاذيف او بدونها ، وكانت تستخدم للسفر والنقل . ولقد كان لهذه السفن فوائد حربية وفوائد ملاحية اكثر من فوائد السفن الملاحية الاخرى : فهي بحكم سهولة توجيهها ، لديها القدرة على الهرب من الهجوم الذي يقوم به القراصنة المنتشرون ، وكذلك فهي بالطبع ، أقل تعرضاً لانواء الرياح . وكانت الاغربة كسفن تجارية نادرة في المقابل في سجلاتنا . ولقد كان الابحار ، حتى على طول السواحل ، يعتمد كلية كما يبدو على الرياح . ولنعط لذلك مثلا : فهنالك خطاب من الاسكندرية يشكو صاحبه أنه خلال ثلاثة وثلاثين يوماً ، أخذ ينتظر سفينة اسبانية كبرى ، لكن السفن لم تصل ، لان الرياح لم تكن رياحاً شرقية أوغربية . بالاضافة ، الى أنه لم يتبق على عيد الصليب سوى ثلاثة وعشرين يوماً ، وهو موعد رحلة العودة ، ومن اجل ذلك لم يكن هنالك وقت لانجاز الاعمال . واني أتساءل عما اذا كان نفوذ الايطاليين الاقتصادي على العرب لم يكن يرجع في أساسه الى حقيقة بناء الايطاليين لسفن كبيرة الحجم ، ومجهزة بمجاذيف لدفعها لخدمة التجارة بحراً .

٨ ـ وهنالك نوع شائع من سفن البحر المتوسط وهي السفن « الخنزيرة » (وليس المقصود بالتمسية هي النسبة لحيوان الخنزير ، وهي مستخدمة في سوريا وتُعرف باسم سمكة) . والكلمة دلت في لغة العصر على مدار العجلة ، وهي تسمية غريبة لنوع من السفن . على أن هذه السفينة عرفت ايضاً باسم « الدوامة » ولقد تأكد وجود الخنزيرة في صقلية ، وتونس ، وطرابلس ، ومصر ، ولقد ورد ذكر خنزيرة تونسية وهي مبحرة في نهر النيل . ولقد ورد اسم الخنزيرة في المعاهدة المعقودة في ١٩ أكتوبر ١١٨١ بين المدينتين الايطاليتين بيزه ولوكا .

كذلك نجد كلمة « الشخطور » (أ) تُستخدم حتى اليوم للدلالة على سفينة ساحلية وكانت بالاحرى شائعة في سجلات الجنيزة . وفي احدى المرات ، حوالي ١١٣٠ ، نقرأ ان سفينة من هذه السفن قامت برحلة من الاسكندرية الى المرية باسبانيا ، في خمسة وستين يوماً ، وانما وصلت أسرع من سفينتين اسبانيتين أخريين ، أقلعتا معها في وقت واحد من ميناء الاسكندرية . ولقد ورد ذكر الشخطور على الخصوص على الطريق ما بين تونس ، طرابلس ومصر .

كذلك كان اسم « الحجم » مميزاً لسفينة على شكل وعاء كبير للشرب ، وهو نوع من السفن كان يعمل ما بين صقلية ومصر ـ وهي تسمية لائقة بسفينة ذات

هيكل مستدير . وهنالك نوع آخر استخدم على نفس الطريق وعُرف باسم « القرابة » ، بمعنى صندوق ، وربما كانت مشابهة « للدرومون » الرومانيه الشرقية ، « التي كانت سفينة غير حادة ذات زوايا فضلا عن وجود خطوط جارية ملساء عليها »[1] .

وهنالك نوع من السفن لم يستطع المؤلف ان يتوصل الى نطقه الصحيح . وربما كان اسم السفينة منه ينطق « شاكا » او « شاخا » ، لان حرف الكاف العبري يحل محل حرفي الكاف والخاء العربيين[2] .

ويشير شاعر أندلسي في تلك الفترة ، عند وصفه الرحلات البحرية ، الى كل من المجاذيف والاشرعة ـ رغم أن سفنهم انذاك كانت تعتمد أساسا على الرياح ، ومن الممكن ان نقول بأن بعض أنماط السفن التي لم نتحقق منها بدت في سجلات الجنيزة ، مشابهة للطرادات الايطالية ، وهي نوع ما بين السفن الشراعية والسفن القديمة .

٩ ـ وفي مناسبات عديدة ، تتحدث سجلات الجنيزة عن سفن حربية ، وعن الاسطول الحربي ، وهنا ، ايضاً ، أود ان أشير الى تفصيل ما ورد في الجنيزة مع ما ورد في المصادر الادبية في هذا الخصوص ، واعني بذلك ، التركيب الحربي لسفن حربية كبرى ، عُرفت باسم الاسطول ، وهي تعمل مع سفن خفيفة عُرفت باسم « القطائع » وهي جمع « قطعة » وكلمة أسطول ربما كانت هي كلمة ستولوس Stolos اليونانية ، ولكنها كانت تعني في العربية في ذلك الوقت سفينة حربية كبرى ، كذلك كانت القطائع ، بالوصف الذي وصفت به ، وهو نفس الوصف الذي ورد في المصادر الاخرى . على أنني ، لم أقرأ عن مناوراتهما سوياً في المصادر العربية خارج الجنيزة ، التي ذكرت ذلك أكثر من مرة[3] . ولقد أطلقت لفظة « قطائع » او « اقطاع » ايضاً على السفن المستخدمة في الرحلات الشاقة من القاهرة

---

(١) انظر ، Lionel Casson, The Ancient Mariners, New york 1959, P. 243 .

وكذلك انظر الصورة التي رسمها : R.H. Dolley of the British Museum, ibid, opposite p. 219.

(٢) أنظر ، الفصل الرابع عشر .

(٣) لقد علمت من مراسلاتي مع Dr . Lionel Casson أن مشاركة سفن خفيفة لسفن حربية كبيرة كان عملا شائعاً في اساطيل اليونانيين والرومان .

ضد التيار الى قوص في صعيد مصر ، ومن هنالك تعود بعد بقائها فقط لمدة يومين . كذلك فان كلمة « غراب » التي سبق ان صادفناها وكانت تطلق على سفينة تستخدم كسفينة تجارية كانت تطلق ايضاً على المحاربين . ومن ناحية اخرى فان الشينى ، وفقاً لابن مماتى ، (قوانين الدواوين ، ص ٢٤٠) هي كلمة مرادفة لكلمة « غراب » وحفظت في الجنيزة على أنها سفينة حربية فقط ، كذلك كانت لفظة « اصحاب الشوانى » كانت تطلق عموماً على القراصنة .

١٠ - وأخيراً ، فان تنظيم الملاحة في البحر المتوسط ، كما بدا في أوراق الجنيزة كان شيئاً محيراً . فبينما كانت التجارة الدولية في معظمها قائمة أساساً على نظام المشاركةالعريض المتشعب وذلك للتقليل من مخاطر اعالي البحار ، إلا أننا نجد السفينة في البحر المتوسط مملوكة عادة لمالك واحد . وليس هنالك أية نصوص في الجنيزة عن الملكية الجماعية للسفن ، وهو أمر كان بارزاً في عقود البحار الاوروبية في العصور الوسطى ، أو عن المشاركة في سفينة ، وهو أمر ساد كذلك ما بين السفن الجنوية في نهاية القرن الثاني عشر وبداية الثالث عشر . وكان الموقف مشابهاً لذلك الموقف الذي كان سائداً في جنوه عند نهاية القرن الثالث عشر ، حين حال تجمع الثروة الكبرى والقوة في أيدي العائلات صاحبة النفوذ من التعامل بنظام المشاركة . وما زال ، التناقض بين الاساليب المستعملة في تجارة أعالي البحار وتلك الاساليب الخاصة بملكية السفن يتطلب الشرح والتفسير .

وهنالك مشكلة اخرى فيما يتصل بملكية السفن العاملة في البحر - وهو الغياب الكامل لوجود المسيحيين المحليين . ولم توجد في الجنيزة بالطبع ، اية اشارة لسفن المسيحيين الاوروبيين ، من مرسيليا ، وجنوه ، وبيزا ، وغيطة Gaita ، وصقلية النورماندية ، وهي المدن التي ورد ذكرها في أوراق الجنيزة في القرن الثاني عشر . أما عن المسيحيين المحليين الذي كانوا يتسمون بأسماء عربية ، فلم يوجد في الجنيزة اكثر من اسمين وردا صراحة على انهما ملاك سفن ، وكذلك اسم آخر او اسمين ، مثل الاسكندر ، وهو اسم من المحتمل أن المسيحيين كانوا يتسمون به . ويبدو أن الاربعمائة عام التي جرت خلالها حروب بحرية بين المسلمين والبيزنطيين . كان لها تأثيرها الشديد في أمر ملكية المسيحيين للسفن .

دراسات في

التاريخ الإسلامي و النظم الإسلامية

تأليف : س . د . جواتيابن
تعريب وتحقيق : الدكتور عطية القوصي

الناشر
وكالة المطبوعات
٢٧ شارع فهد السالم - الكويت